KRAKÓW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAŃ — WARSZAWA — WILNO.

Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.

Nr. 6. 1 CZERWCA 1929 R. ROK I



ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie

Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

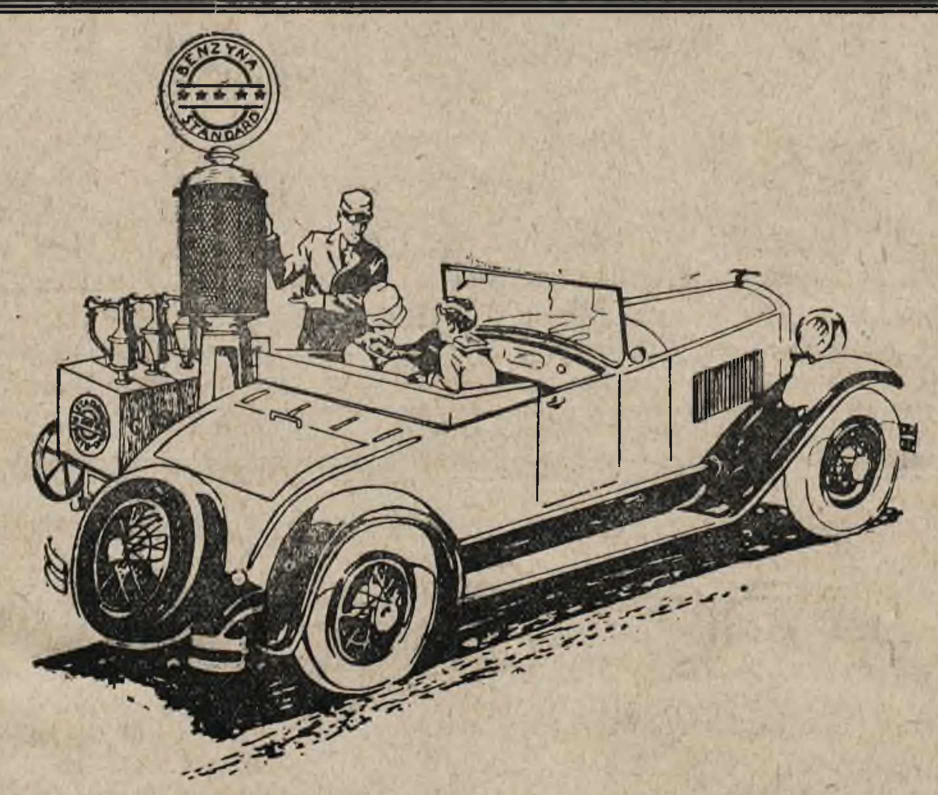
Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

NR. 6. 1 CZERWCA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945



BENZYNA I OLEJE AUTOMOBILOWE, JAKO CZYNNIKI, POPIERAJĄCE ROZWÓJ RUCHU TURYSTYCZNEGO

Konieczność jaknajintensywniejszego rozwoju ruchu turystycznego u nas — w kraju, mającym wszelkie dane od przyrody, została już niejednokrotnie stwierdzoną. Na możność stworzenia ruchu turystycznego składa się cały szereg czynników, jak: koleje żelazne, ułatwienia paszportowe, porządne hotele, wykwalifikowani przewodnicy i t. d.

Od czasu rozwoju automobilizmu jednym z najważniejszych czynników w rozwoju ruchu turystycznego jest konieczność wszystkich możliwych udogodnień i ułatwień podróży samochodem. Nie wspominamy tu o konieczności dalszej intensywnej rozbudowy nowoczesnych dróg, dostosowanych do ruchu samochodowego, nie wspominamy dalej, że drogi powinny być asfaltowane, jak to ma miejsce np. w Danji, Ameryce, czy innych państwach zagranicznych, chcemy jednak w niniejszej notatce zwrócić szczególniejszą uwagę na *benzynę i oleje automobilowe,* jako najniezbędniejsze środki swobodnego poruszania się samochodów.

Przed kilku laty wzorem zagranicy podjęto inicjatywę budowy t. zw. stacyj benzynowych dla automobilistów. Inicjatywa ta wyszła ze strony firmy „Standard-Nobel", która może pochlubić się dokonaniem w ciągu krótkiego czasu wielkiego dzieła właśnie w tej dziedzinie. Firma ta pobudowała — uwzględniając wszystkie potrzeby ruchu samochodowego — kilkaset stacyj benzynowych tak porozmieszczanych, że każdy przejeżdżający samochód może z łatwością, nie tracąc czasu, zaopatrzyć się w potrzebną mu benzynę i olej automobilowy w każdej małej miejscowości, nie mówiąc już o miastach dużych. Pozatem firma ta wypuściła specjalne mapy automobilowe, z uwzględnieniem wszystkich dróg automobilowych i zaznaczeniem, w jakich mianowicie punktach przejeżdżający automobilista może zaopatrzyć się w potrzebne mu artykuły pędne.

Oprócz doskonałej jakości benzyny i akuratnej obsługi, przy każdej stacji znajdują się specjalne wózki, odmierzające automatycznie potrzebną oliwę. Na różnych skrzyżowaniach dróg znajdują się tablice orjentacyjne, wskazujące gdzie się znajduje najbliższa stacja.

Może jeszcze nie całe społeczeństwo dostatecznie orjentuje się, jak doniosłe znaczenie ma praca firmy „Standard-Nobel" w tym kierunku podjęta i jakie nieocenione korzyści może przynieść w dalszym rozwoju ruchu automobilowego w Polsce, a tem samem, jak silnie przyczynia się do popierania rozwoju ruchu turystycznego.

Wysoka czy niska wkładka Związkowa.

(W następnych słowach skreślam moje poglądy na tą ważną sprawę i upraszam kolegów o wypowiedzenie swego zapatrywania na łamach naszego pisma).

Jednym z największych błędów taktycznych całego szeregu Związków Zawodowych w Polsce jest według mego zdania pobieranie od swoich członków stosunkowo niskich wkładek czy to tygodniowych, czy miesięcznych. Według wskazówek danych przez Międzynarodówkę Zawodową, powinno się pobierać od każdego członka p r z y n a j m n i e j zarobek jednej godziny, jako wkładkę tygodniową do Związku. Ileż tu jednak mamy jeszcze Związków Zawodowych, które tego nie robią, twierdząc przy tem, że tem samem straciłyby wielką część swych członków. Oddziały Związku Zawod. Automobilistów posiadają i pod względem ustalenia wysokości wkładek, swoją autonomję i pobierają od swych członków najróżniejsze wkładki bo od 2.— zł., ustalonych przez Zarząd Główny, jako wkładka zasadnicza do 5.— złotych miesięcznie. Cóż się przy tem okazuje: Oddziały, które powinneby według teorji zwolenników niskich wkładek związkowych być najsilniejsze, w rzeczywistości jednak takimi nie są, natomiast Oddziały z wkładkami wyższemi są Oddziałami najwyższymi i najruchliwszymi, posiadając przy tem procentowo największą ilość członków. Czem się to tłumaczy? Nie jeden może będzie twierdził, że zależy to tylko od wychowania swych członków i że wkładki wysokie pobierane w jednem oddziele nie mogą być pobierane w drugim oddziele, ponieważ członkowie nie okazują zrozumienia. Ja jestem innego zdania. Nie wchodzę już w to od czego zależy wychowanie członków, stoję na stanowisku, że każdy członek bardzo prędko poznaje korzyść z płacenia wyższych wkładek o ile takowe płyną bezpośrednio z powrotem do członków w formie czy to pomocy materjalnej, czy udzielenia skuteczniejszej obrony prawnej, czy też inną drogą. Korzyści z tego tytułu są naoczne i prędzej przekonują ogół. Rzecz jest zupełnie prosta.

Wkładka niska nie pozwala na udzielenie pomocy swoim członkom, ani na zebranie jakichkolwiekbądź funduszów. Będzie zużyta na wydatki administracyjne, oraz na przeprowadzenie ogólnych postulatów, które zazwyczaj dają się bardzo trudno przeprowadzić i kosztują bardzo dużo. Jednak ogół nie ocenia w większej swej części tej pracy w należyty sposób i nie widzi właśnie tych bezpośrednich korzyści należenia do Związku, bo z tych właśnie korzyści czerpią także i niezorganizowani. I tu leży jedna z głównych przyczyn słabych organizacji zawodowych. Inaczej przedstawia się rzecz w związkach zawodowych, które oprócz pracy dla ogółu swego zawodu, przychodzą swym członkom w razie potrzeby z pomocą materjalną. Jest jeszcze drugi punkt, który przemawia za wyższemi wkładkami. Stwierdzone i ogólnie znane jest, że w związkach, gdzie płaci się niska wkładka, członkowie zalegający ze swemi wkładkami, ich częstokroć nie uiszczają i wstępują jako nowi członkowie do Związku. To znaczy, że nie zależy im na długiem członkostwie, bo z tego tytułu nie mają większych praw, niż członkowie nowowstępujący. Inaczej jest jednak tam, gdzie płacą się wyższe wkładki i gdzie wysokość pomocy materjalnej, której udziela związek zależy od czasu należenia i płacenia wkładek do związku. Taki członek okazuje równocześnie o wiele większe zainteresowanie się sprawami związkowemi i przed wystąpieniem ze związku, do którego należy, bardzo dobrze się nad tem zastanowi, czy ma zrezygnować z praw nabytych może przez szereg lat należenia do Związku.

Napewno znajdzie się dużo takich, którzy powiedzą, że należy się najpierw wogóle zorganizować a później dopiero myśleć o tych rzeczach. Gdybyśmy tak myśleli toby do tego nigdy nie przyszło i znajdowalibyśmy się stale w stanie organizowania się. Obsługa członków nie może być nigdy ze względu na brak funduszów zadawalająca i zawsze będą żale pod adresem władz związkowych.

Zagranicą pobiera się w porównaniu z nami o wiele wyższe wkładki związkowe, które nie będą pochłonięte wyłącznie przez administrację związkową, jak to u nas w niektórych związkach ma miejsce i stan liczebny procentowo biorąc, jest zazwyczaj najlepszy tam, gdzie pobierane są wyższe wkładki, dając w zamian za to każdemu ze swych członków bezpośrednie korzyści. Tak n. p. Związek Drukarzy w Polsce pobiera od swych członków przeciętnie 5.— zł. tygodniowo i jest 95% wszystkich drukarzy zorganizowanych. Posiada oczywiście pokaźne fundusze i rzadko bardzo słychać, żeby któryś z członków porzucił członkowstwo, lub żeby ktoś z młodych nie wstąpił, żeby nie miał możności korzystania z uprawnień, których spełnienie właśnie te fundusze gwarantują.

Będą tacy, którzy powiedzą, że jeżeli da się członkom to, co się należy, to takowi sami do Związku przystąpią i będą płacić i wyższe wkładki. Jednak cudów nie można od nawet najzdolniejszych kierowników organizacji wymagać, bo co zrobią tacy przy najlepszej woli bez odpowiednich funduszów? Więc najpierw musi być podstawa zbudowana, a potem może się wymagać jakichkolwiek świadczeń. Przecież nigdyby nie przyszło komuś do głowy żądać jakiegobądź ubezpieczenia, o ile do tego nie zapłacił swojej należytości przedtem. Związki zawodowe są też pewnego rodzaju ubezpieczeniami, zabezpieczając swych członków od nędzy i wyzysku. Różnica polega tylko na tem, że Związki zawodowe nie potrzebują płacić wysokich prowizji i królewskich pensji, jak płacą ubezpieczenia swoim agentom i dyrektorom. Nie wypłaca się akcjonarjuszom żadnych tantjem, oraz odsetek i wszystkie

te wydatki płyną z powrotem w formie świadczeń do członków. Więc streszczając moje wywody jestem zdania, że wkładka miesięczna i w naszem Związku powinna być pobierana według norm ustalonych przez Międzynarodówkę Zawodową, temwięcej, że nie ma może drugiego zawodu, któryby potrzebował dla siebie tyle opieki i pracy Związku. Z drugiej zaś strony Związek stanowi ogół członków a nie kierownik tej organizacji i ogół decyduje o tem, w jakiej formie pieniądze wpłacone do Związku mają być zużyte, żeby przynieść dla członków jaknajwiększe korzyści.

A. Adamczyk Katowice.

Zastraszające objawy.

Coraz częstsze są wypadki, które przedstawiane są opinji publicznej w sposób nieprawdziwy, a których ofiarami stają się Bogu ducha winni kierowcy. Faktami tymi zmuszeni jesteśmy zająć się bliżej, aby módz znaleźć najkrótszą i najskuteczniejszą drogę obrony.

W pierwszym rzędzie prawie codziennymi stają się fakty pobicia szofera względnie udaremnionego zamiaru takiegoż czynu. Długą litanję tego działu powiększył znów szereg faktów, o których nam doniesiono. Pierwszy — to fakt pobicia kol. Szczepańskiego w Warszawie, drugi to wypadek opisany przez Oddział Krakowski. Dyrektor Spółki Tramwajowej w Krakowie szarpie szofera za marynarkę, a kierownik bije go po twarzy i chce go zastrzelić. Sytuację muszą ratować obecni przy tem woźni, szofer zaś cały czas zachowuje zimną krew i panuje nad sobą.

Drugie — to nieprzychylne stanowisko zajmowane w stosunku do żądań kierowców. Sprawa „zielonych szoferów", kar administracyjnych, przepisów ruchu i t. p., a w końcu telefonów na postojach i studni benzynowych i wiele wiele innych nietylko, nie posunęła się naprzód, lecz nawet (w niektórych wypadkach) cofnęła się. Ostatnio, tu w Krakowie — dworzec autobusowy i studnia benzynowa na placu przed dworcem kol. w Krakowie, są tego przykładem. W wyniku tego, że zainteresowaliśmy się sprawą, dworca autobusowego bliżej, władza administracji ogólnej I-szej instancji wydaje „potwierdzenia zgłoszenia" linji autobusowych tylko tym, którzy wykażą się zezwoleniem Twa Turystycznego, jako właściciela dworca autobusowego, na zajęcie tamże miejsca. O tym niesłychanym ukróceniu praw przyznanych autobusowcom Rozporządzeniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1928 Dz. U. R. P. Nr. 53, poz. 468. informujemy Pana Ministra Spraw Wewnętrznych, mając zupełną pewność, że stosunki te uzdrowi.

Sprawa studni benzyn. na dworcu kol. w Krakowie przedstawia się tak samo. Dlatego, że studnię tą budować miało jedno z przedsiębiorstw znanych szeroko, a nam kierowcom na istnieniu tej studni zależało, odmawia się zatwierdzenia tej studni, powołując tysiąc nierealnych przyczyn tej odmowy. Zaznaczamy — nierealnych przyczyn, bowiem w tem miejscu nie może być o tem mowy, aby wszystkie względy, które w odmowie przytoczono, mogły jakąkolwiek odgrywać rolę w tem miejscu. Zauważyć należy, że odgrywały one poważną rolę na placu św. Ducha, tj. na dworcu autobusowym Krakowskim, a jednak względy te zupełnie pominięto, pomimo, że zwracaliśmy wówczas na nie uwagę.

Tę sprawę polecamy gorąco Panu Naczelnikowi Zbrowskiemu w Województwie Krakowskiem, z wiarą, że z chwilą gdy On się tą sprawą zajmie, stanie tak bardzo potrzebna studnia pomimo wszystkie „względy przytaczane". W wypadku, gdyby były potrzebne bliższe informacje służymy niemi na każde wezwanie.

Dalszy ciąg tej litanji — to sprawa szoferów pocztowych w Krakowie. Oddział Z. Z. A. w Krakowie zajął się bliżej tą sprawą w numerze 5-tym naszego miesięcznika, a więc w ostatnich dniach kwietnia br. Wówczas to koledzy pocztowcy protokałami i memorjałami stwierdzili, że nie biorą na siebie żadnej odpowiedzialności za ewentualne wypadki, które jeżeli zajdą, to tylko dlatego, że stan wozów jest wprost beznadziejny. Cóż się dzieje? Stań wozów pozostaje taki sam, jaki był, przenosi się tych kierowców, o których było wiadomo, że w Związku naszym są czynniejsi, tych, o których nie było wiadomo zapewne przeniesie się wnet, gdyż jest to już stałą metodą, wreszcie zdarza się wypadek tylekrotnie przepowiadany, kończący się śmiercią. Rzecz prosta zwala się winę na szofera, wprowadzając równocześnie prasę i opinję publiczną w błąd. Wiadomość ukazuje się mniej więcej taka: Skutkiem takiego i takiego wypadku utracił życie ten i ten. Należałoby życzyć sobie, by się skończyły już raz kawalerskie jazdy Panów Szoferów pocztowych, zwłaszcza tych, którzy jeżdżą wózkami zbierającymi listy". Tymczasem wiadomo jest wszystkim, że wózki (motocykle) jako szybsze i zręczniejsze nie miały dotąd wcale wypadków spowodowanych „kawalerską jazdą", napisało się to jednak dlatego, aby pokryć to, że wypadek nie był spowodowany „kawalerską jazdą", bowiem pracownik pocztowy, który zginął, przejechany został przez wóz pocztowy, który pomimo, że niezdolny do kawalerskiej jazdy nie był też zdolny do zahamowania!!

Powyżej zebraliśmy kilka najdrastyczniejszych przykładów, będących „pod ręką".

Dobrze będzie, jeżeli sprawami powyższemi zajmą się PP. Ministrowie Spraw Wewnętrznych i Poczty, oraz Województwo Krakowskie, ale źle i to bardzo źle

jest, że fakty takie się mnożą i wykazują nawet pewien związek przyczynowy. Czyżby wzmożenie się siły naszego Związku i związane z tem pewne żądania były aż tak nie na rękę. Czyżby ta wzmożona „aktywność“ strony, od której się żąda kilku słusznych rzeczy, była wyrazem zdenerwowania, jakie ujawnia się w ten sposób, skutkiem działalności naszego Związku?

Nie jesteśmy w stanie tego stwierdzić, jednak coś w tem jest, a nie omieszkamy tego Wam koledzy zakomunikować, skoro się sami o tem dowiemy.

Narazie jednak musimy my bezwzględnie wystąpić przeciwko temu.

Musimy znaleźć odpowiedni i radykalny środek zabezpieczający nas przed tego rodzaju wypadkami, w pierwszym rzędzie przeciwko biciu nas po twarzy i poniewieraniu ostatniemi słowy, jak to ostatnio miało miejsce w Krakowskiej Spółce Tramwajowej. Musimy następnie zabezpieczyć się przed tem, by szofer pracujący i domagający się poprawienia stanu wozów z uwagi na interes Skarbu Państwa, oraz interes swój, miał być odpowiedzialnym za niedbalstwo kierownictwa, nienaprawione pomimo upominania jak to się dzieje w Krakowskiej Dyrekcji Poczt.

Należytym środkiem będzie natychmiastowe wzięcie tego pod obrady wszystkich Zarządów Oddziałów, opracowanie memorjałów i wysłanie tychże do wszystkich zainteresowanych władz we wszystkich instancjach. Memorjały te winny zawierać uwagę, że stosunki takie zmuszają kierowców do samoobrony. Celem umotywowania należytego tychże memorjałów należy wezwać wszystkich członków, aby w krótkim terminie donieśli na piśmie każdemu Zarządowi Oddziału do którego dany członek należy, opisy faktów tych lub im podobnych, które zaszły w okresie od dnia 1 czerwca 1928 r. Następnie przygotować cały ten materjał na Kongres a na Kongresie powziąć odpowiednie uchwały, które honorowane przez wszystkie Oddziały zabezpieczą nas przed biciem fizycznem lub moralnem. Dlatego — Koledzy — Baczność!

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

ZARZĄD GŁÓWNY

Do wszystkich Oddziałów.

Baczność szoferzy! Przestrzegamy niniejszem wszystkich kolegów szoferów przed wyjazdem do Białegostoku celem objęcia jakiejkolwiek pracy w tym zawodzie z powodu prowadzenia akcji zarobkowej na tym terenie, przez Oddział naszego Związku.

Zarząd Główny.

ODDZIAŁ WARSZAWSKI.

Wobec zamieszczonego w „Szoferze Polskim“ artykułu, podpisanego przez niejakiego p. Michała Jaguckiego, który godzi w dobre imię naszych członków i kolegów: Dolińskiego Stanisława i Guszlewicza Tadeusza, niniejszem stwierdzamy, co następuje:

1. P. Michał Jagucki zapisał się do Związku w maju r. ub., opłacił wszystkiego dwie wkładki miesięczne za maj i czerwiec, czyli że zalega w opłatach 11 miesięcy, więc już oddawna nie jest członkiem naszego Związku.

2. Kol. Doliński Stan. otrzymał wspomnianą posadę ze Związku, gdyż do Związku było skierowane zamówienie.

3. Pensja kol. Dolińskiego wynosi narazie zł. 350, tytułem próby p. Jagucki otrzymywał to samo wynagrodzenie.

Po sprawdzeniu na miejscu, jak wygląda samo zwolnienie z pracy p. Jaguckiego, otrzymaliśmy poniższe informacje:

1. P. Jagucki został wydalony z pracy za pijaństwo i niepunktualność w pracy.

2. P. Jagucki od firmy otrzymał kożuch, za co przy rozrachunku wytrącono mu równoważnik.

3. P. Jagucki został wydalony z miejsca, otrzymując odprawę za dwa tygodnie.

Uwaga: Po tym fakcie, pomimo że p. Jagucki uważał się za członka Związku (jak to wynika z artykułu), do Związku się nie zjawił i o powyższem nie zameldował. **Zarząd.**

—o—

Dnia 30 kwietnia 1929 roku, o godz. 10 rano, odbyła się przedwstępna konferencja w Wydziale Drogowym przy Minist. Robót Publicz. w obecności odnośnych władz i Związku Zaw. Automobilistów, jak również Zw. Właś. Dor. Samoch. i innych, w sprawie umundurowania szoferów.

Po dyskusji stwierdzono, że właścicieli dor. samochodowych obowiązuje uchwała Rady Miejskiej z dnia 14 lipca 1925 roku co do umundurowania szoferów, która jednak do dzisiaj nie została wprowadzona w życie; że pod względem hygjenicznym duża ilość szoferów jest zaniedbana, z tego powodu Wydział Drogowy tego stanu rzeczy nadal tolerować nie będzie, i poczynając od dnia 15 maja br. za niechlujny wygląd i nieprzepisowe umundurowanie, będzie karać jednocześnie właścicieli dorożek samochodowych jak również i szoferów.

Ponieważ w dalszej dyskusji stwierdzono, że praktycznie trudno jest sprawę umudurowania rozwiązać w sposób wskazany przez uchwałę Rady Miejskiej, gdyż właściciele taksówek z tego powodu napotykają na wielkie trudności a mianowicie: a) jedno i to samo ubranie

nie nadaje się dla kilku szoferów, ze względu na wzrost i tuszę, b) ze względów hygjenicznych, szoferzy jeden po drugim nie chcą nosić ubrań jak i czapek, — postanowiono sprawę umundurowania przekazać szoferom z tym warunkiem, że ubranie robocze jak również kożuch zimowy obowiązany jest dawać właściciel, za resztę zaś umundurowania, każdy szofer otrzyma równoważnik dzienny w stosunku rocznym.

Sprawę powyższą poleca się ostatecznie uregulować Związkowi Właścicieli Taksówek, wspólnie ze Związkiem Automobilistów.

Wreszcie zaakceptowano poprawki do umundurowania a mianow. ażeby na zimę zamiast czapek wprowadzić szlemy skórzane jak również, ażeby nie było zabronione noszenie kurtek czarnych skórzanych.

———o———

Niema dnia aby w prasie nie było wzmianki o szoferach. Prasa brukowa wprost z lubością cytuje różne wypadki, wyolbrzymia je, a które przecież i dla szofera kończą się tragicznie, gdyż zabiera mu się wówczas prawo jazdy, pozbawiając temsamem możności zarobkowania na życie.

Ilu już szoferów przypłaciło życiem swoją pracę, zawodową? Ilu szoferów spotyka codziennie krzywda ze strony niesumiennych pasażerów, które wcale nie wychodzą na światło dzienne? O tem się mówi i pisze bardzo mało a czasami, prasa brukowa wprost przemilcza lub staje przeciwko szoferowi tam, gdzie prawda jest oczywista (ostatnio sprawa Rzoncy, o którym pisały tylko „Pobudka“ i „Robotnik“, występując w obronie jego).

To też pożądanem jest, ażeby członkowie Związku, na łamach swego pisma fachowego, poruszali swe codzienne bolączki, by wykazywać, jak ciężka i odpowiedzialna jest nasza praca i zarazem pouczać kolegów, jak w danych wypadkach postępować by uniknąć niebezpieczeństwa, być oszukanym, lub co gorsze obrabowanym.

Dnia 29 kwietnia br. w nocy, do naszego członka Adamskiego Władysława, zgłosiło się dwóch panów, jeden wojskowy, drugi cywilny i kazali się wieźć za rogatki. Kiedy Adamski był blisko celu, obaj wyskoczyli i zaczęli uciekać nie zapłaciwszy należytości zł. 7.20 gr. Adamski puścił się w pogoń, złapał i przytrzymał wojskowego a wówczas cywil wrócił, złapał go za klapy i zaczął szarpać. Kto wie, jakby się ta cała historja skończyła, gdyby nie przyszedł z pomocą szofer nadjeżdżającej taksówki. Przy pomocy jego, zostali obaj obezwładnieni i odstawieni do posterunku. Pieniędzy przy nich nie znaleziono. Dzięki policji, pieniądze ściągnięto, gdyż sobie pożyczyli. Wojskowego aresztowała żandarmerja.

Tylko Zawodowy Zwązek Automobilistów Rz. P. broni interesów zawodow. kierowcy samochodowego.

ODDZIAŁ KRAKOWSKI.

Sprawa szoferów pocztowych.

W ubiegłym miesiącu wnieśliśmy do Dyrekcji Poczt i Telegrafów obszerny memorjał wskazujący na fatalne stosunki panujące na poczcie krakowskiej w warunkach pracy tut. szoferów. W memorjale tym wykazaliśmy zaniedbanie wozów i skutki jakie mogą z tego wyniknąć.

Na powyższe okoliczności zwracali również uwagę pracownicy ci na zgromadzeniu swem wyraźnie podnosząc, że nie biorą odpowiedzialności za wypadki jakie mogą w tych warunkach się zdarzać.

Nie trzeba było zbyt długo czekać. Niedawno temu jeden z wozów pocztowych przejechał pracownika pocztowego ś. p. Chowańca i tak uszło życie ludzkie wskutek zaniedbania obowiązków organów nadzorczych, co tem jest przykrzejsze i godne napiętnowania, że na stosunki te jako zawodowcy zwracaliśmy szczegółowo uwagę w memorjale do Dyrekcji Poczt i Telegrafów.

Ale poćóż pisać, na co wykazywać rzeczowo, że takie stosunki nie tylko krzywdzą pracowników, ale i Państwu, Skarbowi Jego, szkodę przynoszą, — przecież lepiej jest widocznie, jeśli wozy źle konserwowane nie kosztują pozornie dużo, bo i tak się muszą wnet rozlecieć, więc będą nowe, — a zapłaci Państwo!

A życie ludzkie! To przecież także drobnostka, że tam czasem kogo wóz pocztowy potrąci, — to drogo opłacona nauczka, że trzeba raz wreszcie prędko hamulce przynajmniej naprawić, ale prędko! — bo mogą je zbadać inne Władze!!! Ciekawi jesteśmy — co to dalej będzie?

———

Na sprowadzenie zwłok ś. p. Jana Sztejna złożyli pracownicy garażu „Meta“ przez kol. Władysława Kostrzewę zł. 114.50 gr. za co składamy serdeczne podziękowanie.

Przy tej sposobności zawiadamiamy, że wszelkie listy składkowe na sprowadzenie zwłok ś. p. Jana Sztejna można przeglądać w kancelarji Z. Z. A., albowiem z braku miejsca nie możemy drukować wszystkich nazwisk.

Zmiany adresów.

Wzywamy wszystkich członków tak miejscowych, jakoteż pozamiejscowych, by o każdorazowej zmianie adresu w swym własnym interesie natychmiast Zarząd zawiadamiali.

W dniu 11 kwietnia br. rozesłał Zarząd Główny wszystkim Oddziałom okólnik, zawierający przepisy przygotowawcze Kongresu.

Oddziały, które nie otrzymały go, winne zwrócić się wprost do Zarządu Głównego Z. Z. A. Warszawa, ul. Długa L. 19.

Obrona prawna.

Przypominamy członkom, by wkładki płacili regularnie, celem nie pozbawiania się wobec zaległości utraty tego prawa, które zwłaszcza w obecnej porze jak niemniej w innych wypadkach ma dla kierowcy samochodowego tak ze względów moralnych jakoteż materjalnych bardzo doniosłe znaczenie. *Nie czekać aż się zdarzy wypadek, lub inna okoliczność wymagająca pomocy prawnej, lecz stale i punktualnie wkładki uiszczać.*

Spółdzielnia.

Zawiadamiamy członków, że Spółdzielnia została wprowadzoną w życie praktyczne, to jest w najbliższych dniach otwieramy własną studnię benzynową i oleji przy ul. Wielopole i *tam tylko kupujcie benzynę i oleje.* Również w toku pertraktacji jesteśmy w sprawie nabycia autobusu. Wzywamy zatem wszystkich członków, aby natychmiast do Spółdzielni przystąpili.

Dla pododdziałów.

Wzywamy Pododdziały do przedłożenia nam sprawozdania z działalności, stosunków tamtejszych, warunków pracy i płacy oraz do silnego budzenia i organizowania życia Związkowego.

Co jest największym wrogiem kierowcy automobilowego?

WROGIEM TYM JEST ALKOHOL!

Nadużycie alkoholu hańbi człowieka, jest jego ruiną materjalną, moralną i w każdym wypadku stanowi okoliczność najbardziej obciążającą, na którą niema ani wytłumaczenia, ani też przebaczenia. Alkohol może kierowcę samochodowego pozbawić prawa zarobkowania na szereg lat, a z tem środków do życia. A zatem bezwarunkowo alkoholizm bezwzględnie zwalczać.

Sprawy policyjne.

Wzywamy kierowców samochodowych, by wobec organów policyjnych zachowywali się z całym spokojem i powagą swego stanu zawodowego.

Wrazie wydawania przez organy te nieuzasadnionych lub krzywdzących zarządzeń na stanowiskach do-



rożek samochodowych, lub w innych wypadkach, należy donieść o tem Zarządowi i podać ewentualnych świadków.

—o—

Powstanie nowego Oddziału w N. Sączu.

W dniu 25 maja 1929 odbyło się w Nowym Sączu, przy ul. Matejki, L. 3. zebranie organizacyjne tamtejszych kierowców samochodowych, w którem wzięło udział 24 osób.

Na zebranie to wydelegował Oddział Krakowski jako Sekretarjat Okręgowy Wiceprezesa Ernesta Widła i sekretarza Feliksa Głodowskiego.

Zebranie organizacyjne rozpoczęło się o godzinie 5-ej popołudniu powitaniem delegatów krakowskich.

Wiceprezes Oddziału Krakowskiego, kol. Ernest Wideł przedstawił zebranym w treściwym a wyczerpującym wywodzie powstanie i formę organizacji Związków Zawodowych Automobilistów w Rzeczypospolitej Polskiej, oraz cele i zadania jakie mają do spełnienia tak poszczególne Związki, jakoteż Zarząd Główny (jako centrala) Związków w Warszawie.

Zebrani z zainteresowaniem wysłuchali przemówienia kol. Ernesta Widła, poczem przystąpiono do dyskusji.

W dyskusji zabierało głos kilku tamtejszych członków, poczem jednogłośnie uchwalono konieczność utworzenia Oddziału z przynależnością do Sekretarjatu Okręgowego w Krakowie.

Z kolei przystąpiono do wyboru tamtejszego Zarządu, w skład którego weszli:

Prezes: Górski Franciszek, ul. Jagiellońska L. 71.

Wiceprezes: Weinbrenner Rudolf.

Sekretarz: Miksiewicz Bronisław, ul. Narutowicza L. 5.

Skarbnik: Weinbrenner Rudolf.

Członkowie Zarządu: Jaworski Jan, Rybka Rudolf i Bębenek Edward.

Komisja rewizyjna: Boruch Józef, Wróbel Franciszek.

Po uchwaleniu wkładek i wyrażeniu podziękowania delegatom krakowskiego Oddziału za inicjatywę organizacyjną — zebranie zakończono.

Dyrekcja Krak. Spółki Tramwajowej bije szofera.

W dniu 14 maja br. złożył kol. Stefan Drożdżyński w tut. Zarządzie protokalarne zeznanie, które w streszczeniu brzmi następująco:

Jako szofer Krakowskiej Spółki Tramwajowej, zostałem wezwany do Dyrekcji celem wyjaśnienia, dlaczego przyjechałem z Białego Prądnika późno do garażu. Sprawę wyjaśniłem stwierdzając, że przyjechałem o g. 10¼,gdyż zaraz po odebraniu wozu przy zmianie, po ujechaniu około 200 m. urwał mi się zderzak. Przymontowałem go prowizorycznie, odkręcając jedną śrubę z prawej strony i przykręciwszy nią zderzak z drugiej strony pojechałem dalej. Na Prądniku odkręciłem zderzaki i pozostawiłem je we fabryce mydła. W następnej turze zdefektował gaźnik, wobec czego, sądząc, że zbiornik jest zanieczyszczony, zatelefonowałem po nowy wóz. Około 6-ej nadjechał drugi wóz z kontrolorem. Ponieważ był ze złymi bardzo gumami, pozostałem przy pierwszym wozie, za zgodą kontrolora i odjechałem w dalszą turę, przyczem drugi wóz jechał za mną kilkaset metrów. Wówczas znów zdefektował gaźnik, czego świadkiem był drugi szofer, z którym razem odczyszczaliśmy go. Z gaźnikiem tym był kłopot ciągle, czego świadkiem jest drugi kolega,który go również rozbierał, próbował, czyścił etc. Jadąc ostatnią turą do miasta nie mogłem zabrać zderzaków z powodu przepełnienia wozu, pojechałem więc po nie do fabryki mydła po ostatniej turze, tam zaś musiałem ponownie rozebrać gaźnik, przyczem musiałem to robić w ciemności. Samej iglicy, która wypadła musiałem szukać około 3 kwandranse. Świadkami tego są stróże z fabryki mydła, oraz żołnierze. Po spisaniu ze mną tego protokołu w biurze Krakowskiej Spółki Tramwajowej, zawezwano mnie do Dyrektora, który oświadczył mi, że to wszystko nie jest prawdą i że musiałem gdzieś jeździć, polecając kierownikowi, by mnie wydalił bez wypowiedzenia. Przedstawienia moje nie odniosły skutku, w końcu, wobec takiego stanowiska Dyrektora oświadczyłem, że „bez tramwaju żyłem i żyć będę"; Dyrektor skoczył do mnie, chwycił mnie za marynarkę i używając takich słów, jak „d r a b i e" obiecał mi „z a m k n i ę c i e z m i e j s c a". To mnie wprawdzie wyprowadziło z równowagi, jednak powiedziałem tylko, by ręce trzymał przy sobie.

Gdy wyszedłem z kancelarji Dyrektora przyskoczył do mnie kierownik Hubicki i uderzył mnie w twarz krzycząc „draniu, będziesz Dyrektora obrażał" a sięgając do kieszeni, krzyknął, „drabie, ja cię zastrzelę". Świadkami tego są woźni, którzy rzucili się aby obronić mnie przed kierownikiem, gdyż ja pomimo wszystko panowałem nad sobą. Na tem zajście się skończyło.

(Powyższe komunikuje nam Oddział Krakowski, który w sprawie tej wydał już ostre zarządzenia. Takie przeszczepianie metod, obcych tutejszym stosunkom, na nasz grunt, nie jest dopuszczalne, a Krakowska Spółka Tramwajowa musi się metod tych oduczyć. Red.).

OKRĘG ŚLĄSKI.

Posterunkowy Gołąb.

Wiadomość tę tytułujemy tak dlatego, że posterunkowy ten, który znajduje się w Cieszynie, zasługuje na to, by był szeroko znany. Posiada on niesłychany dar obliczania szybkości wozów na „sekundniku" zegarka — jak to sam oświadcza. (Według naszych informacji „sekundnik" ten uzupełnia się chłopcem i kobietą, którzy są porozstawiani na ulicy Bielskiej, dla łatwiejszego zapisania numeru). P. Posterunkowy Gołąb potrafił w Cieszynie sporządzić w miesiącu około 150 doniesień na „szybką jazdę". Równocześnie przeoczył wprawdzie, że syn Dyrektora szkoły rolniczej jeździ bez karty podatkowej, bez prawa jazdy i bez karty rejestracyjnej — zapewne z braku czasu — mimo, to jednak, my zapatrujemy się na to trochę inaczej i stanowczo prosimy, by P. Posterunkowy Gołąb kupił sobie „stoper", o ile Pan Starosta nie przeniesie go z Cieszyna.

Napady na szoferów.

Coraz częściej zdarzają się na Śląsku wypadki napadów na szoferów, którzy z jakiegokolwiek powodu, zostali zatrzymani w jeździe. Ostatnio na szosie z Nowego Bierunia do Pszczyny ustawiło się kilku ludzi z których jeden udał, że został przez auto potrącony. Kierowca zatrzymał wóz, sądząc, że należy przyjść z pomocą, wówczas rzucili się na niego wszyscy razem z tym, który upadł i zbili go do nieprzytomności, przyczem zginęła mu teczka z pieniądzmi, które wiózł. To samo zdarzyło się w Świętochłowicach.

Ostrzegamy, że w razie nowych wypadków takich, nie będzie można od kierowców wymagać, by się zatrzymywali, skoro grożą im takie przypadki.

Mamy nadzieję, że Policja energicznie do sprawców się zabierze. Tam przydałby się P. Posterunkowy Gołąb.

Kalendarz Zebrań

Związku Zawodowego Automobilistów, Okręg Śląski

Oddział	Dzień zebrania	Lokal zebrania	Adres dla korespondencji
Katowice	w pierwszy czwartek po 1-szym każdego miesiąca	Hotel Centralny ul. Dworcowa	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Okręgowy ulica Marjacka 3
Król. Huta	na pisemne zaproszenie	Restauracja róg ulica Katowicka - Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	w pierwszą sobotę po 1-szym każdego miesiąca	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka, szofer, Biała ulica Haułcnowska 47
Tarn. Góry	w pierwszą środę po 1-szym każdego miesiąca	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	w pierwszy wtorek po 1-szym każdego miesiąca	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Cieszyn	w drugą sobotę po 1-szym każdego miesiąca	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ulica Przykopa 34

ODDZIAŁ POZNAŃSKI.

W dniu 11 maja br. odbyło się zebranie Oddziału Poznańskiego Z. Z. A.

Po uchwaleniu porządku dziennego, a przed odczytaniem protokołu wygłoszony został przez p. red. Paszkiewicza referat, dotyczący stanu prawnego dziedziny automobilowej. Mowca uwydatnił różnicę zachodzącą pomiędzy obecnie obowiązującym kodeksem cywilnym a ustawą z roku 1909, również obowiązującą. Podczas gdy kodeks cywilny czyni odpowiedzialnym za wypadek tego, kto wyrządzi szkodę cielesną, to ustawa z r. 1909 uchyla tą odpowiedzialność, o ile wypadkowi nie dało się zapobiedz. Gdy kierowca ma być pociągniętym do odpowiedzialności karnej, to największą rolę odgrywa określenie „z niedbalstwa", nigdy zaś nie wiadomo, co Sąd uzna za „niedbalstwo".

Co do świadków, to w postępowaniu sądowem nie jest świadek środkiem dowodowym zupełnie pewnym, bowiem z jednej strony u świadków panuje przeważnie nieprzychylne usposobienie dla automobilistów, a powtóre zachodzą często takie momenty przy wypadkach, które nie dadzą się uchwycić.

(Nie znaczy to jednak, by nie należało dbać o to, by mieć świadków danego wypadku. — Red.).

Bardzo ważnym czynnikiem są odruchy — sędzia może je jednak ocenić tylko wtedy, gdy się na tem sam zna.

Referent radził, aby celem uniknięcia zmiany zeznań świadków, spisywać ich zeznania natychmiast po wypadku, o ile możności z podpisami. Powyższy sposób ma bardzo wielkie znaczenie, bowiem rozprawa odbywa się z reguły w rok po wypadku.

Natychmiast po wypadku należy również sporządzić szkic — na co referent kładł wielki nacisk w swem przemówieniu.

Omawiając sprawę mandatów karnych, od których wniesiono sprzeciw do sądu, pouczał referent w jaki sposób należy postępować. Na samej rozprawie, na której staje policjant, winno się stawiać policjantowi takie mniej więcej pytania: *„czy poznaje mnie pan, że jestem tym kierowcą, który to i to itd...."* Rzadko zdarzy się, że policjant będzie mógł potwierdzić identyczność osoby, a w wypadku, gdy policjant nie stwierdzi tejże, i na pytanie to wyczerpująco nie odpowie, sąd nie może wydać wyroku skazującego.

Gorącymi oklaskami podziękowali zebrani p. red. Paszkiewiczowi za referat, poczem koledzy, którzy mieli jeszcze jakie sprawy do wyjaśnienia, otrzymywali wyczerpujące wyjaśnienia na stawiane pytania.

Po odczytaniu protokołu, który przyjęto, ogłoszone zostały komunikaty zarządu; między innymi komunikat jeden stwierdza, że liczebność Oddziału ZZA. wzrosła znacznie w ostatnim czasie, bowiem wstąpiło 51 nowych członków.

Następnie odczytano nowe przepisy policyjne o ruchu ulicznym na miasto Poznań, obowiązujące z dniem 23 kwietnia br. (Przepisy te drukujemy w całości w dzisiejszym numerze. — Red.).

Zebrani zatwierdzili następnie przedstawioną przez kol. Lulkiewicza czapkę związkową z tem, że daszek zostanie uchwalony na przyszłem zebraniu, wtedy gdy będzie znaczniejsza ilość członków. Uzgodniono przytem, że na czapkach będzie wyhaftowana (ze względu na sztandar) stara odznaka.

Kol. prezes zakomunikował, że zwrócono się do Zarządu Głównego o przysłanie nowej odznaki centralnej, które zostały nadesłane w małej ilości i zostały już rozkupione.

Uchwalono następnie wyznaczenie terminu uregulowania składki na sztandar do końca roku 1929. Po upływie tego terminu nie będzie sztandar asystował, jeżeli składka nie będzie uregulowaną.

Omawiano następnie sprawę taryfy dla kierowców, zatrudnionych w przemyśle i handlu. Sekretarz Kaczmarek wyjaśnił, że na skutek wyznaczonego przez Związek terminu preklusyjnego dla Związku Pracodawców, celem przystąpienia do zawarcia umowy, Związek ten prosił nas o prolongatę, bowiem odbędzie się jeszcze zebranie Związku Pracodawców, które ma zadecydować.

Następnie zakomunikował kol. prezes, że następne zebranie będzie nadzwyczajnem walnem zebraniem, bowiem kol. skarbnik zgłosił ustąpienie z tego stanowiska.

Wprawdzie na tem porządek dzienny nie został wyczerpany, pomimo, że zebranie zrzekło się wyboru komisji mającej opracować komunikat prasowy w sprawie ruchu kołowego, zwłaszcza podczas PWK., przewidzianego punkt. 5-tym porz. dzien. jednak zakończono na tem obrady z powodu spóźnionej pory, bowiem o godz. 1.15 w nocy.

——o——

Komunikaty Oddziału Z. Z. A. Poznań.

Podajemy czonkom oddziału poznańskiego Z. Z. Aut. do wiadomości, że w sekretarjacie zamawiać można fotografje z okazji poświęcenia sztandaru oraz ze Święta 3 Maja.

Ze względu na to, że fotografje te stanowią cenną pamiątkę, prosimy, aby czonkowie jaknajliczniej je zamawiali. Cena od sztuki 2.50 z.

Dnia 15 czerwca br. o godz. 20 obędzie się w lokalu p. Kasperkowej, Poznań, ul. Kraszewskiego Nr. 16. n a d z w y c z a j n e w a l n e z e b r a n i e. Na porządku dziennym: m. i. wybór nowego skarbnika z powodu ustąpienia dotychczasowego skarbnika kol. Łachajczyka, oraz zatwierdzenie regulaminu oddziału.

Prosimy członków, aby z uwagi na tak ważne sprawy, zwłaszcza z uwagi na mający być zatwierdzony regulamin, brak, którego tak bardzo dawał się we znaki, jaknajliczniej się stawili.

Zaznaczamy przy tem atoli, że o ile o godz. 20 nie stawi się przynajmniej 50% członków, to zebranie to odroczone będzie o 15 minut, poczem odbędzie ono bez względu na ilość przybyłych członków. Wówczas tak

wybór jak i regulamin oraz ewent. inne uchwały uzyskają prawomocność.

Zwracamy członkom uwagę na to, że wobec zupełnej bezsporności co do tego, iż szoferzy podlegają ustawie o 8-godzinnem dniu pracy, a zatem mają prawo do wynagrodzenia za nadgodziny, czego powszechnie szorefom nie przyznawano, gdyż zaprzeczano im prawa do wynagrodzenia za nadgodziny winien każdy prowadzić dokładną ewidencję z przepracowanych nadgodzin. Załecałoby się, aby członkowie prowadzili dokładny i szczegółowy dziennik przepracowanych godzin wogóle, t. zn. od chwili rozpoczęcia dnia pracy, aż do opuszczenia garażu.

Nadmieniamy, że szoferzy pracujący na majętnościach itp. są wyłączeni z pod powyższego.

Pozatem zwracamy członkom uwagę na postanowienia ustawy z dnia 16 marca 1928 r. Dz. Ustaw Nr. 35/28 wedle której we wszystkich zakładach pracy, zatrudniających powyżej czterech pracowników fizycznych, powinna być bezpłatnie wydana przez pracodawcę książeczka obrachunkowa. Książeczka ta ma tę dobrą stronę, że należy w niej uwidocznić między innemi ilość przepracowanych godzin. Oczywiście wskazanem jest, aby podane w niej godziny, porównywano z ową odrębną ewidencją, by w razie nieścisłości móc zwrócić uwagę pracodawcy.

W wszelkich wątpliwych sprawach, prosimy zwracać się do sekretarjatu.

Upraszamy członków, którzy posiadają jeszcze starą legitymację związkową, aby bezwłocznie złożyli ją w sekretarjacie.

Wychodząca w Poznaniu „Gazeta Zachodnia" urządza około 15 czerwca br. konkurs sprawności jazdy samochodowej dla zawodowych kierowców w Poznaniu. Oddział Poznański Z. Z. Aut. do konkursu tego przychylił się i współdziała w pracach w tym kierunku. Jako pierwszą premję wyznaczono nowy samochód i szereg innych bardzo cennych premij.

Nasi członkowie winni wziąć sobie za honor, by zdobyć tą pierwszą premję, jak i też następne. To też apelujemy, aby członkowie jaknajliczniej w konkursie tym wzięli udział. Sekretarjat przyjmuje zgłoszenia do 10 czerwca br. Zaznacza się przy tem, że chcący wziąć udział w konkursie winni stawić się z samochodem, o stawienie którego na ten cel do dyspozycji zalecamy zwrócił się do pracodawcy. Bliższe dane otrzymają członkowie przy wpisaniu się na listę udziałowców.

ODDZIAŁ LWOWSKI.

Jak donosiliśmy w poprzednim numerze o mającem się odbyć przedstawieniu, komunikujemy obecnie, że przedstawienie to udało się nadspodziewanie. W dniu przedstawienia już przed wieczorem zamknięto kasę z powodu wyczerpania biletów. Uzyskaliśmy brutto 631 zł. 80 gr., z których kwota netto pokryje koszta instalacji telefonu. Zarząd Oddziału poczuwa się do obowiązku złożenia tą drogą serdecznego podziękowania wszystkim biorącym udział, a więc reżyserowi kol. Lewickiemu oraz całemu Zespołowi Artystycznemu, którzy nie szczędzili trudów i ofiar, aby choć na chwilę licznie zebrana publiczność zapomniała o troskach życia codziennego.

Trosk tych mamy wiele. W pierwszym rzędzie to odbieranie praw jazdy. Wypadki odbierania prawa jazdy, przeważnie bez żadnej podstawy i uzasadnienia mnożą się w sposób zastraszający, tak, że w ostatnim miesiącu ściągnięto *kilkunastu kolegów*, a wszelka interwencja jest bezowocna.

Przytaczamy fakt, który jest przykładem na całą resztę, i tak: w październiku ub. roku w porze wieczornej przejeżdżał kolega Stanisław Popiel należycie oświetlonem autem z ul. Gęsiej na plac Gołuchowskich sygnalizując przepisowo przejazd. W chwili dojeżdżania do przejścia, kobieta, która chciała przejść na drugą stronę, nie będąc zdecydowaną, cofnęła się na chodnik z powrotem, upadając pod sklep f-my „Luksor". Kierowca, który nic temu nie był winien zatrzymał się, sądząc, że kobieta ta jest może epileptyczką, takie bowiem odniósł wrażenie, lub że może zemdlała, a dowiedziawszy się, że się jej nic nie stało, lecz stłukła sobie lekko nogę, pomimo, że nie miał do tego żadnego obowiązku, ofiarował się odwieść ją do domu. Otrzymał za to miłe podziękowanie, przyczem zebrana publiczność i sama poszkodowana kobieta kazali mu spokojnie jechać dalej.

Po kilku miesiącach, został on wezwany do odnośnego Komisarjatu Starostwa Grodzkiego. Nie przeczuwając niczego, bowiem takie rzeczy są na porządku dziennym, udał się tam, gdzie mu po wylegitymowaniu ściągnięto prawo jazdy bez jakiegokolwiek przesłuchiwania. Od tego czasu upłynęło już znowu kilka miesięcy, a sprawa się nic nie posunęła naprzód pomimo interwencji Zarządu tut. Oddziału, oraz interwencji Zarządu Głównego, oraz osób wpływowych w Ministerstwie Robót Publicznych.

Nadmieniamy, że powyższe spotkało człowieka bardzo porządnego, statecznego, odznaczonego w czasach walk listopadowych, sierżanta W. P., — który zawód swój wykonywał przez lat 16. O sprawie tej napiszemy szerzej w numerze następnym.

Opiszemy Wam jeszcze jako przestrogę drugi wypadek, jaki zdarzył się w dniu 15 maja b. r. przedpołudniem. Na ul. Sykstuskiej wpadła wskutek nieostrożności swej mała dziewczynka pod taksówkę. Dzięki przytomności umysłu kierowcy, który błyskawicznie skręcił, została ona tylko potrącona bokiem przedniego błotnika, doznając zdarcia naskórka u nogi i nic więcej. Tak dzięki przytomności szofera uratowane zostało jej życie. W tym samym momencie zjawił się posterunkowy. Kierowca, który spisywał sobie świadków otrzymał „rozkaz" zaprzestania tej czynności, gdyż „to będzie sobie potem mógł zrobić" co jednak w ten sposób wyglądało, że po spisaniu przez posterunkowego wszystkich żądanych przez niego szczegółów został tak długo na Komisarjacie zatrzymany, że o „późniejszem" spisywaniu świadków nie mogło być mowy. Na całe szczęście znalazł się na miejscu kolega, który gorliwie się tem zajął.

Zwracamy zatem uwagę wszystkich kolegów, by w takich wypadkach nie tracili nigdy przytomności, lecz pamiętali o tem, że więcej pomoże dwu świadków, niż dziesięciu adwokatów, ale świadkowie nie zgłoszą się sami prawie nigdy. Ludzie nie mają u nas jeszcze wyrobionego poczucia pod tym względem.

W dniu 24 kwietnia b. r. odbyła się tu rozprawa przeciwko kierowcy kol. Ludwikowi Pużickiemu z Poznania. Kolega ten, pracując we fabryce Nitsche w Poznaniu, przyjechał z Dyrektorem tej firmy na ubiegłe Targi Wschodnie, wspaniałym „Mercedesem". Pewnego dnia przejeżdżał on ul. Ruską w kierunku Rynku bardzo ostrożnie. W tym momencie wypadła wprost z bramy na jezdnię 6-letnia dziewczynka, biegnąc z podniesionemi rękami na drugą stronę ulicy, która wpadła pod auto, wybijając sobie kilka zębów. Niewiadomo, jakby się ta sprawa była dla wspomnianego kolegi skończyła, gdyby nie to, że w tym samym czasie przechodziło Rynkiem kilku kolegów, których uwagę zwrócił wspaniały wóz i jego znamię „PZ". Przystanęli więc, aby nasycić wzrok widokiem tak pięknego wozu i oni to byli właśnie świadkami wypadku. Gdyby nie oni, sprawa byłaby się źle przedstawiała dla kolegi Pużickiego, bowiem niema nic gorszego jak brak świadków.

Kol. Pużicki oświadczył, że jest członkiem Z. Z. A. Oddział w Poznaniu. Wzywamy Go z tej okazji do złożenia 25.— zł. na Fundusz Prasowy naszego pisma zawodowego.

---

7 maja b. r. na ul. A. Potockiego wpadł pod taksówkę jakiś przechodzień należący do tak licznego szeregu przechodni nie umiejących chodzić. Dzięki przytomności umysłu kierowcy taksówki nie stało mu się nic tak wielkiego, bowiem stłukł sobie lekko nogę. Kierowca, który nic wypadkowi niebył winien, odwiózł go na stację ratunkową celem opatrzenia nogi, na której doznał poszkodowany zdarcia naskórka. Fakt powyższy stwierdzony jest przez dwu świadków.

Gdy poszkodowany poszedł do domu, kierowca

pojechał do Komisarjatu P. P. celem zgłoszenia wypadku. Tu zaczyna się nadzwyczajność tej sprawy. Został on aresztowany, przetrzymany przez prawie 6 dni w więzieniu, odstawiony skuty wraz z zbrodniarzem do więzienia Sądu karnego, nie pozwolono mu zawiadomić rodziny o fakcie aresztowania, a potem wypuszczony. W prasie o wypadku wzmianki nie było, gdyż nie było o czem pisać, lecz za to nie pozwolono prasie lwowskiej opisać faktu powyższego.

W sprawie tej poinformujemy o dalszym przebiegu.

ODDZIAŁ WILEŃSKI.

Prawa jazdy zawodowe, ważne do końca 1930 roku były wydawane przez Referat Samochodowy Urzędu Wojewódzkiego bez pobierania opłaty przy zamianie. Obecnie Referat Samochodowy zawiadomił nasz Związek, iż nadeszło rozporządzenie Ministerstwa o opłacie takowych praw jazdy w kwocie 6 złotych. Termin opłaty wyznaczony do 1 lipca r. b., po którym to terminie nie opłacone książeczki będą uznane za nieważne, o czem Zarząd Związku zawiadamia szanownych kolegów dla uniknięcia nieprzyjemnych konsekwencyj.

O jeden złoty miesięcznie więcej, na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia z dnia 28 kwietnia 1929 r., płacą członkowie Związku, zaczynając od 1-go maja. Złotówka ta idzie na fundusz kulturalno-oświatowy, na stworzenie bibljoteki i wynajęcie lokalu pod własny klub szoferski. Wobec tego ogólna wkładka wyniesie 3 złote: jeden — członkowski, drugi — fundusz prawny i trzeci — kulturalno-oświatowy.

Umowa zbiorowa pracowników samochodowych ze Związkiem właścicieli autobusów wileńskich, jako niezakwestjonowana przez strony w terminie przewidzianym, automatycznie przedłuża się jeszcze na rok.

Przypominamy kolegom główne punkty umowy: płaca za 8 godzin pracy dziennie w miesiącach letnich 300, w innych 275 złotych miesięcznie. Wymówienie obustronne 2 tygodnie. Całkowity tekst umowy można przeczytać w sekretarjacie Związku w godzinach urzędowych (od godz. 13 do godz. 17 codziennie).

Fundusz prawny tutejszego Oddziału doszedł na 1-go czerwca do sumy 2.000 złotych.

ODDZIAŁ BIAŁYSTOK.

Dnia 19 marca b. r. odbyło się Ogólne Zebranie, na którem, po obszernem sprawozdaniu z dotychczasowej działalności Komisji Organizacyjnej i po sprawozdaniu kasowem, przystąpiono do wyborów Zarządu.

Wybrano:

Kol. Ślepowrońskiego — przewodniczącym,

kol. Wilemczyka Mieczysława — sekretarzem,

kol. Swiksztę — skarbnikiem

kol.: Majewskiego, Masłowskiego, Nowaka i Winklera — członkami Zarządu.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. Łukasiak, Potokił i Winik.

W skład Sądu Koleżeńskiego weszli: kol.: Krauze, Ostrowski i Hejma.

Nowoobrany przewodniczący Ślepowroński złożył po wyborach oświadczenie, że nowy Zarząd będzie się starał nieść pomoc materjalną i moralną wszystkim członkom Oddziału Związku, zaznaczając, że ci, którzy w nielicznej garstce nie weszli jeszcze do Związku, nie mogą mieć najmniejszej pretensji do jakiejkolwiek pomocy ze strony Zarządu Związku, ani nie będą mogli brać żadnego udziału w naszem związkowem życiu.

Następnie uchwalono jednogłośnie, że na następnych zebraniach prawo głosowania będą mieć tylko ci, którzy opłacają stale wkładki członkowskie.

Dzięki energji kierownika Działu Ruchu Kołowego p. Komisarza Nowaka, już z nastaniem tegorocznego sezonu zaczyna zaznaczać się na drogach porządek. Akcja podjęta w kierunku uregulowania ruchu kołowego była bardzo potrzebną i to nietylko w kierunku

nauczenia przepisów i ich przestrzegania furmanek chłopskich, ale i przedsiębiorców samochodowych. Uważali oni dotąd za swój święty obowiązek wyładować samochód tak, jak się tylko da, traktując dół, jako część osobową, górę zaś jako część towarową. Skutkiem tego autobus obładowany znacznemi ilościami pakunków na dachu groził wywróceniem. Również stałym zwyczajem było przepełnianie pasażerami przedniego przedziału, przeznaczonego dla kierowcy i konduktora. Zmieniło się to grubo na lepsze. Przedsiębiorcy poznali również siłę przepisów administracyjnych, co dla nas było bardzo pożądanem.

Dnia 20 kwietnia b. r. odbyło się u nas zebranie szoferów autobusów miejskich f-my „Samochód", na którem uchwalono żądać 25% podwyżki. Zarząd Związku po opracowaniu naszych postulatów przesłał żądania te f-mie „Samochód" oraz Inspektorowi Pracy w dniu 8 maja br. Dyrektor wspomnianej f-my na konferencję tę nie przybył, przysyłając zastępcę, przyczem zastępca nie był upoważniony do podpisania jakiejkolwiek umowy, oświadczył jedynie, że o ile szoferzy nie zgodzą się na warunki Dyrekcji f-my „Samochód", to dyrektor sprowadzi sobie od „znajomego Dowódcy Kolumny Samochodowej we Wilnie szoferów wojskowych". Wobec tego wyznaczoną została druga konferencja na dzień 10 bm. przyczem zaznaczono wyraźnie, że dobrze byłoby, by pan dyrektor znów nie wyjechał, gdyż zacznie się nasza akcja. Rzeczywiście p. Jagodziński — przybył tym razem nawet zawcześnie. Zdecydowana postawa solidarnych szoferów odniosła skutek ten, że zawarto zbiorową umowę na naszą korzyść.

Kiedy nie było jeszcze Związku u nas, szofer autobusów miejskich pobierał 275.— zł. miesięcznie, pracując 7 dni tygodniowo, a za najmniejsze nawet wykroczenia i drobnostki sypały się na niego kary pieniężne, nakładane przez f-mę od 5-ciu aż do 75.— zł., jak z rogu obfitości. Dziś po zawarciu umowy stan ten przedstawia się inaczej. Radykalna zmiana polega na tem, że pensja kierowcy wynosi dziś *330. —zl miesięcznie,* pracuje on 6 dni w tygodniu, czyli ma w miesiącu 4 wolne dni, otrzymuje robocze ubranie, a w przeciwieństwie do dotychczasowego 2-tygodniowego wypowiedzenia obowiązuje dziś wypowiedzenie jednomiesięczne; wypłata odbywa się dekadowo, ponadto ma szofer wszystkie inne ustawą przewidziane zdobycze klasy pracującej.

Wszystko powyższe szoferzy autobusów zawdzięczają Związkowi i swej solidarności. Ogół szoferski przekonał się jaką ważną zdobyczą jest własna organizacja zawodowa. Dowodzi tego fakt, że dotychczasowi „dzicy" zgłaszają się i zapisują do Związku. Tak zrozumieli wszyscy, że bez obrony Związku skazani są na łup dobrych apetytów przedsiębiorców.

Na wzmiankę zasługuje również i ten fakt, który byłby się tragicznie dla Bogu ducha winnego szofera zakończył. Miał on nieszczęście kupić sobie na dworcu „ogólno-automobilowe" pisemko szumnie zwane „Szoferem Polskim". Przyszedł z nim do Związku i tu zaczął odczytywać różne rzeczy. Koledzy wzięli to za agitację i nuż za kije, bo u szoferów od słów do czynów niedaleko, o czem prawdopodobnie „ogólno-automobilowa Red." nie ma pojęcia. Byłoby się to wszystko strasznie źle skończyło, gdyby nie przewodniczący, który sprawę wyjaśnił.

ODDZIAŁ W RÓWNEM WOŁ.

W dniu 21 kwietnia br. odbyło się walne zebranie Oddziału ZZA w Równem Wołyńskiem, na którem kol. Skolimowski przedłożył sprawozdanie za miesiąc marzec br., korespondencję Oddziału, poczem obradowano nad sprawami legitymacji członkowskich, co do których uchwalono wpisywanie poprawek fachu szofera, a to na podstawie wiarygodnych dokumentów, oraz Funduszu zapomogowego na wypadek śmierci lub nieszczęśliwego wypadku, mającego być zaopatrzeniem rodziny. W tej sprawie postanowiono po dłuższej dyskusji stworzyć ten fundusz przez pobieranie 5.— zł. od kierowców oraz 10.— zł. od pracodawców.

We wolnych wnioskach postanowiono na wniosek kol. Skolimowskiego urządzić składkę na cel doprowadzenia do porządku grobu kol. Zacharowa i wybrano delegatów, mających się tem zająć.

W końcu uchwalono wysłać do Dubna i Krzemieńca po jednym delegacie, celem wpisania tamt. członków, którzy jeszcze nie są wpisani, do Oddziału

---

Jak nam donosi Oddział w Równem, czeka go tam jeszcze wielka praca, zanim stosunki tamtejsze ulegną radykalnej zmianie, zwłaszcza w życiu prywatnem.

Panującym jest tam podobno zwyczajem, zwalnianie szofera na zimę bez wypowiedzenia i odszkodowania, po przesłużeniu lata bez zarzutu. Ostatnio spotkać to miało kol. Kuncewicza, którego — po 7 miesiącach letnich — zwolnił jego pracodawca Mecenas Wańkowicz bez wypowiedzenia i odszkodowania. Inspektor Pracy Obwodu 73. natomiast informował kol. Kuncewicza, że „nie jest pracownikiem umysłowym i odszkodowanie mu nie przysługuje", oraz „żeby się zwrócił do sądu".

Kol. Kuncewicz zwrócił się do swego byłego pracodawcy o zaświadczenie odbytej służby i zwolnienia, mec. Wańkowicz jednak odmówił mu oświadczając, że wyda jedynie zaświadczenie, w którem będzie napisane, że „odszedł na własne żądanie" i że „miał wypadki etc.".

Naprawdę — zbytnio „dzikie" postępowanie!

ODDZIAŁ DUBNO.

Grupa ZZA. w Dubnie odbyła w dniu 28 kwietnia br. zebranie (ul. Kantorska 11), którego porządek dzienny (między innemi) obejmował wybór męża zaufania oraz postanowienie przyłączenia się do Zarządu Głównego w Warszawie za pośrednictwem Oddziału w Równie.

Po wyborze kol. Bączkowskiego Feliksa oraz Osoby Józefa do prezydjum, przeczytano na wniosek kol. Zbroiłowa statut ZZA., po którego przyjęciu zebrani uchwalili przystąpienie do Z. Z. A. Oddział w Równem, wybierając na mężów zaufania kol. Bączkowskiego (zast. kol. Józef Lanski), oraz Osobę.

Jako termin wpłacenia składek członkowskich wyznaczony został dzień 2 maja br. poczem omówiono szereg spraw o charakterze miejscowym.

Rozporządzenie policyjne
o ruchu ulicznym w stoł. m. Poznaniu.

Na podstawie § 5 i 6 ustawy o zarządzie policyjnym z dnia 11. 3. 1850 i §§ 143 i 134 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30. lipca 1883 (Zbiór ustaw str. 195), oraz artykułu 113 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19. 1 1928 o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej poz. 86. Dz. Ust. zarządza się za zgodą Magistratu st. m. Poznania, co następuje:

I. Uwagi.

§ 1.

Za ulicę w znaczeniu niniejszych przepisów uważać należy wszelkie drogi, place i mosty, znajdujące się w stoł. m. Poznaniu i przeznaczone dla ruchu publiczności.

§ 2.

Część ulicy przeznaczona wyłącznie dla ruchu pieszego, stanowi chodnik, część ulicy przeznaczona przedewszystkiem dla ruchu kołowego, stanowi jezdnię.

§ 3.

Za skwer uważa się przestrzeń gruntu na ulicach lub placach, zasianą trawą względnie ozdobną roślinnością.

II. Ruch kołowy

§ 4.

Wszelkie pojazdy winny posuwać się prawą stroną jezdni, przyczem pojazdy konne winny się trzymać jaknajbliżej krawężnika prawego chodnika, a pojazdy mechaniczne bliżej środka ulicy.

Postój i oczekiwanie dozwolone są jedynie po prawej stronie jezdni w kierunku ruchu.

Przepisy ustępu 1. nie mają zastosowania do ulic jednotorowych.

§ 5.

Skręcać w poprzeczną ulicę w prawo należy małym łukiem przy brzegu prawego chodnika. Skręcać w lewo należy dużym łukiem, trzymając się jaknajbliżej prawego chodnika i objeżdżając punkt skrzyżowania się ulic.

§ 6.

Wyprzedzać wolno tylko pojazdy powolniejsze, o ile miejsce i ruch na to zezwalają.

Wyprzedzać należy tylko stroną lewą.

Tramwaje wyprzedza się na prawo. Wyprzedzanie wozów tramwajowych z lewej strony dozwolone jest tylko wówczas, jeżeli szyny tramwajowe znajdują się tuż przy samym chodniku, i tor tramwajowy jest pojedynczy.

Natomiast wzbrania się wyprzedzania na skrzyżowaniu ulic, mostach, znacznych spadkach, przed przystankami tramwajowymi, w czasie postojów tramwajów oraz wozów tramwajowych, które zwalniają swój bieg z powodu zbliżania się do przystanku tramwajowego, lub w razie wsiadania i wysiadania na przystanku pasażerów tramwajowych. Wyjątek stanowią końcowe przystanki linji tramwajowych, gdzie można wyprzedzać wóz tramwajowy z chyżością 6 km. na godzinę.

§ 7.

Zabroniony jest postój pojazdów na skrzyżowaniach ulic, na silnych skrętach, na przestrzeni 10 metrów przed i tyłuż poza słupem przystanku tramwajowego i autobusowego, oraz na przestrzeni 10 metrów jezdni przy narożnikach ulic.

§ 8.

Wszelkim pojazdom zabrania się jeździć po szynach.

§ 9.

Po przeciwnych stronach jezdni równolegle mogą się zatrzymywać pojazdy jedynie wówczas, jeżeli pomiędzy niemi pozostaje dosyć miejsca dla jednoczesnego przejazdu jeszcze dwóch pojazdów.

Nie wolno stawać dwom pojazdom obok siebie.

§ 10.

Jeżeli pojazd staje się niezdatnym do dalszej jazdy należy zająć się niezwłocznie usunięciem go z ulicy.

§ 11.

Wysepki, latarnie, słupy, skwery, posterunki policyjne i t. d. znajdujące się w pośrodku jezdni, należy objeżdżać prawą stroną.

§ 12.

Place, Stary Rynek i plac Nowomiejski, należy okrążać prawą stroną, t. zn. środek placu musi znajdować się po lewej stronie kierującego pojazdem.

III. Ruch pieszy.

§ 13.

Ruch pieszy winien odbywać się na chodnikach, na jezdnię można wkraczać jedynie tylko w razie przechodzenia na drugą stronę ulic.

Przejścia przez jezdnię należy dokonać najkrótszą drogą i przyspieszonym krokiem.

§ 14.

Zabrania się tamowania ruchu na chodnikach przez przystawanie lub ustawianie jakichkolwiek przedmiotów tamujących ruch.

Osoby, oczekujące na tramwaj, autobus, winny stać na chodniku tuż przy przystanku lub na miejscu specjalnem do tego wyznaczonem, nigdy zaś na jezdni.

§ 15.

Wymijać na chodnikach należy prawą stroną.

§ 16.

Zakazuje się czepiania pojazdów oraz wskakiwania i wyskakiwania z pojazdów i tramwajów, będących w ruchu.

§ 17.

Wzbronione jest bawienie się dzieci na ulicach i chodnikach.

IV. Przepisy specjalne dla niektórych ulic.

§ 18.

Na ulicach: Nowa, plac Wolności — stronę południową, Ratajczaka od 27 Grudnia, do św. Marcina, 27 Grudnia, Gwarna, Fredry — od placu Gwarnego do Wałów Jana III. i Półwiejska, wzbroniony jest postój wszelkich pojazdów w czasie od godz. 10—20-ej.

W tym czasie pojazdy mogą się zatrzymywać tylko tak długo, jak tego wymaga wysiadanie i wsiadanie.

§ 19.

Na wymienionych w § 18 ulicach zabrania się:

1. ruchu pojazdów ręcznych,

2. urządzenia wszelkich ruchomych reklam ulicznych,

3. zawracania pojazdów,

4. chodzenia po jezdni.

Przejście przez jezdnię jest dozwolone tylko w miejscach oznaczonych odpowiedniemi znakami.

§ 20.

Zabroniony jest zjazd ul. Ogrodową — od ul. Piekary do Półwiejskiej, oraz ul. Wały Jagiellończyka na przestrzeni od Wojskowego Więzienia Śledczego do Półwiejskiej.

V. Dłuższy postój pojazdów.

§ 21.

Dłuższy postój pojazdów dozwolony jest na ulicach, oznaczonych odpowiedniemi znakami

Sposób postoju określają odpowiednie znaki.

§ 22

Dorożki mogą zająć postój tylko na miejscach osobno na ten cel wyznaczonych w ilości określonej.

Po godz. 22 dozwolony jest postój także przed większemi lokalami, za wyjątkiem lokali położonych przy ul. wym. w § 18.

§ 23.

Postoje wyznaczone dla dorożek nie mogą być zajmowane przez inne pojazdy.

Zabrania się postoju wszelkich pojazdów w celu oczekiwania na ul. Fredry przed Teatrem Wielkim.

Dorożki winny zająć postój na ul. Wały Batorego z kierunkiem do zamku, inne pojazdy na ul. Wały Wazów w kierunku północnym.

VI. Przepisy ogólne i końcowe.

§ 25.

Na ulicach zamkniętych zarządzeniem Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego ruch publiczny jest wzbroniony.

Ulica zamknięta czy to wskutek specjalnego zarządzenia Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego czy też wskutek robót inżynieryjnych, powinna we właściwy sposób być oznaczona znakiem ostrzegawczym, a mianowicie: na słupie wysokim 2.10 m. powinna znajdować się tablica biała z napisem czarnym, celem zwrócenia uwagi przejezdnych i pouczenia ich o zamknięciu ulicy i o ulicy, którą mogą zamkniętą

część ulicy ominąć, a nad tablicą winna znajdować się tarcza czerwona o średnicy 30 cm.

Takie same znaki ostrzegawcze winny znajdować się na rogach wszystkich ulic, prowadzących do ulicy zamkniętej.

§ 26.

Wszelkie pojazdy i wszystkie osoby znajdujące się na ulicy winny stosować się:

1) do zarządzeń i wskazówek policji,

2) do wszystkich znaków stałych i napisów regulujących ruch kołowy względnie pieszy.

§ 27.

Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do pojazdów straży pożarnej, policji, pogotowia ratunkowego (pojazdów sanitarnych), poczty, wozów ratunkowych Elektrowni, oraz oddziałów wojskowych, poruszających się w zwartych szeregach.

§ 28.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia policyjnego karane będą na podstawie § 144 ustawy o ogólnem zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1880 przy zastosowaniu § 11 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21. I. 1924 r. — Dz. Ustaw 89 grzywną do 30 zł. względnie w razie niemożności ściągnięcia grzywny aresztem do 3 dni.

§ 29.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Poznań, dnia 23 kwietnia 1929 r.

Miejski Urząd Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego

Dyrektor (—) *A. Mizgalski.*

Zimowy rajd samochodów ciężarowych do Zakopanego.

Dokończenie.

Po tej definicji kto chce dowiedzieć się jak działa alkohol na organizm, niech szuka wywodów w odpowiedniej literaturze.

Pasażer w samochodzie zimą skazany na brak ruchu, odsunięty od silnika, który grzeje i od szyby, która zasłania, narażony jest również na wielkie straty ciepła. Nie pracując, wytwarza mniej ciepła, dlatego też promieniując własnem ciepłem w tym samym stopniu co i kierowca samochodowy potrzebuje lepszej izolacji ciała. Materjały wełniane, futra i skóra bardzo

dobrze izolują. W razie silnych wiatrów dobrze mieć przyodziewę zgoła nieprzepuszczającą, która jako wierzchnia ochroni człowieka przed zbytnią utratą ciepła. Przepisy co do odżywiania i wypoczynku, które zaleca się kierowcom samochodowym, powinny być stosowane i dla pasażerów z tą jednakże wskazówką, że pasażerowi wolno jest drzemać w samochodzie, wobec czego może odpocząć w czasie jazdy.

W ciężkich warunkach jazdy w zimie, o ile nie odbywa się podróży, do której zmusił tragiczny wypadek, śmierć bliskich czy inne nieszczęścia, powinno się jechać wesoło, mróz wtedy nie dokucza a wszystkie inne przykrości łatwiej się znosi.

W czasie dziesięciogodzinnej jazdy do Zakopanego i z powrotem, zastosowawszy moje zasady wyekwipowania się na drogę, żywienia się w czasie jazdy i zachowania się podczas niej, przewiozłem 40 osób rozmaitego wieku w zdrowiu i bez zmęczenia jazdą, w kondycji i formie bez zarzutu. Dla uczestników wycieczki, posiadających różną odporność na zimno była ta jazda próbą wytrzymałości i próbę tę odbyli z rezultatem więcej niż dodatnim.

„Zet—De".

Szybownictwo.

Lotnictwo rozpada się na dwie odrębne grupy: lotnictwo aerostatyczne i lotnictwo aerodynamiczne. Pierwsze wykorzystuje zasadę unoszenia się w górę ciał lżejszych od powietrza — obejmuje ono balony i sterowce (np. znane wszystkim „Zeppeliny"), wypełnione lżejszym od powietrza gazem. Drugie dla możności unoszenia się w powietrzu posługuje się płatami nośnemi i napędem śmigło-silnikowym — należą tu płatowce (samoloty). Zasada lotu tych ostatnich jest następująca:

Skoro będziemy poruszali w powietrzu płaszczyznę (np. kartkę sztywnego papieru), nachyloną do poziomu pod niewielkim kątem, to wówczas po stronie dolnej tej płaszczyzny wystąpi zgęszczenie powietrza, a więc ciśnienie, po stronie górnej zaś rozrzedzenie, a więc ssanie. Wspólne działanie obu tych czynników sprawi, że płaszczyzna, stawiając pewien opór w poruszaniu jej naprzód, będzie jednocześnie podnosiła się w górę.

Zjawisko to zostało wykorzystane w latawcach, któremi bawią się dzieci, a więc każdy może je łatwo sam sprawdzić.

W samolocie rolę omawianej płaszczyzny spełniają platy (skrzydła), do poruszania zaś jej służy śmigło, napędzane przez silnik, śmigło jest to poprostu pewnego rodzaju śruba, która, wkręcając się w powietrze, jak zwykła śruba np. w drzewo, ciągnie cały samolot naprzód.

Technika lotnicza ma do rozwiązania dwa zadania: zbudować dobry silnik i dobry płatowiec. Oba te zagadnienia są bardzo trudne i wymagają wielu doświadczeń i prób.

W pracach nad nadaniem samolotowi najodpowiedniejszych kształtów wielce pomocnem jest szybownictwo, czyli lotnictwo bezsilnikowe. Szybowiec różni się od normalnego samolotu zasadniczo tylko tem, że nie jest zaopatrzony w zespół śmigło-silnikowy — budowanie więc szybowców jest doskonałą szkołą i polem doświadczeń dla konstruktorów lotniczych, zaś koszt szybowców jest bez porównania mniejszy, niż samolotów silnikowych.

Latanie na szybowcach ma ponadto wielkie znaczenie dla szkolenia pilotów, którzy zapoznają się w ten sposób z właściwościami powietrza i zachowaniem się płatowca w locie — jest wreszcie nową piękną i porywającą gałęzią sportu.

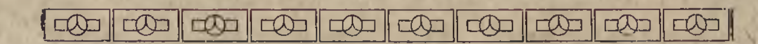
Wymaga ono jednakże specjalnych terenów, nad któremi są t. zw. podnoszące prądy powietrza, dźwigające szybowiec w górę. W braku odpowiednich terenów można robić próby lotu szybowego przez nadawanie szybowcowi odpowiedniej prędkości przez ciągnięcie go po ziemi, aż do chwili, kiedy uzyska on dostateczny wypór pod skrzydła i uniesie się w górę. Wtedy już pilot może szukać sprzyjających prądów powietrznych i szybować na większej lub mniejszej przestrzeni.

Tego rodzaju prób dokonały w dniu 9 maja b. r. na lotnisku w Skniłowie (Lwów) dwie organizacje lotnicze akademickie, mianowicie Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej i Aeroklub Akademicki we Lwowie. Szybowiec konstrukcji p. Wacława Czerwińskiego, pilotowany przez p. Szczepana Grzeszczyka (obaj studenci Politechniki Lwowskiej), wykonał trzy wzloty próbne na wysokości kilkunastu metrów. Rozbiegu dokonano przez pociągnięcie szybowca 80-konnym samochodem „Buick", prowadzonym przez p. Bronisława Koczana. Szybowiec połączony był z samochodem zapomocą linki stalowej i amortyzatora (dla zniesienia szarpnięć) — po wzniesieniu się na odpowiednią wysokość pilot przerywał to połączenie i lekko planował ku ziemi.

Wkrótce przeprowadzone będą próby drugiego szybowca, a następnie zorganizowana wyprawa szybowca dla przeprowadzenia lotów szybowych na odpowiednich terenach. *Czesław J. Kączkowski.*



Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. czyni zabiegi u właściwych władz, aby rozporządzenia i przepisy, dotyczące ruchu samochodowego, odpowiadały wymogom chwili obecnej, a tem samem chroniły interesy zawodowego kierowcy.



Turniej automobilowy Krakowskiego Klubu Automobilowego.

W oba dni Zielonych Świąt urządzał Krakowski Klub Automobilowy wielki Turniej Automobilowy. O jego organizacji nie można nic innego napisać, jak doskonała, bowiem wszystkie imprezy K. K. A. są zawsze doskonale organizowane. Pierwsza tego rodzaju impreza w Krakowie była wartą zobaczenia, a fakt, że udała się ona doskonale, winien być nagrodą dla jej organizatorów oraz zachętą do dalszej rozbudowy jej skali.

Na turniej składały się: raid pętlicowy, konkurs elegancji oraz gymkhana.

Rajd na przestrzeni 423 km. odbył się w jednym dniu, przyczem bardzo rozmokłe drogi utrudniały niesłychanie pracę uczestnikom tegoż raidu. Zauważyć należy, że raid poza trudnemi wymaganiami, jakie kierowcom postawiła pogoda, miał wiele innych emocjonujących i trudnych punktów, jak np. 50 punktów karnych przy starcie, za niezapalenie motoru przez elektryczny starter.



Studebaker-Komandor, na którym Dr Bronisław Frühling zdobył I-szą nagrodę na rajdzie pętlicowym w konkursie elegancji w Krakowie dnia 19 i 20 maja 1929 roku.

Niestety, nie możemy — z braku miejsca wejść w szczegóły opisu, musimy się więc ograniczyć tylko do podania najważniejszych wyników, i tak: zwycięzcą raidu został Dr. Frühling na „Studebakerze", (którego widzimy na ilustracji), który mistrzowską jazdą potrafił pokonać tylu dobrych bardzo kierowców, pomiędzy którymi znajdowali się Mojzisek i Vermirovsky (Czechosłow.), Ripper, Dygat, hr. Tarnowska i inni. Wymieniamy ich w tym porządku, w jakim przyznane Im zostały miejsca, z tem, że przed p. hr. Tarnowską znalazł się jeszcze Dyr. Lanz (również na „Studebakerze"). Hr. Tarnowska jechała brawurowo i „świat sportowy" rokuje sobie jak najlepsze nadzieje na przyszłość po tym debiucie. Pan Ripper jechał na „Licorne" 970 cm., co wymagało dużej pracy i wysiłku przy tak kiepskich warunkach.

Próbę płaską pod Niepołomicami i próbę górską pod Ojcowem „bierze" Dr. Frühling bezapelacyjnie, ciężki „Studebaker" zwycięstwo swe ma temu świetnemu kierowcy do zawdzięczenia.

Gymkhana, poprzedzona konkursem elegancji, o którym trzebaby liczne szpalty zapisać, była pierwszą w Krakowie i niesłychanie zajmującą. Zwycięża ją z zimną krwią hr. Tarnowska, przejeżdżając spokojnie „ślimak z chorągiewkami", doskonale opanowując maszynę pod „młynem" i bardzo zrównoważenie zachowując się w „podwórku", które bardzo było ciasne i niewygodne. Że wielu kierowców popełniało duże błędy w tych wszystkich próbach, nie jest nic dziwnego, ale opanowanie hr. Tarnowskiej, na jakie nie potrafił się nikt zdobyć pomiędzy „płcią brzydką" było wielką niespodzianką i jeszcze jednym dowodem świetnego wyrobienia sportowego.

Na pocieszenie musimy zaznaczyć, że drugie miejsce zajął p. A. Dygat, który jechał również bardzo ładnie i spokojnie. Następne miejsca zajęli: Przygodzki (Fiat), A. hr. Tarnowski (Fiat), J. Ripper (Licorne), Mars G. (Fiat), J. Ripper (Tatra) i t. d.

Okazało się, że do tego celu używać należy wozów małych, zwinnych, jako najlepiej nadających się, przyczem nie należy ich zaopatrywać w zderzaki, o czem się wielu przekonało dowodnie.

Tak jak częste były gęste oklaski publiczności, tak i częstemi były salwy śmiechu, towarzyszące niepowodzeniom, a świadczące o zainteresowaniu i wesołym nastroju publiczności. **„M. K.".**

Różne.

„Hitch hiking". Kurjer Warszawski w Nrze 140 proponuje, by przenieść ten amerykański zwyczaj (nieco zmodyfikowany) na nasz teren. Jak pisze autorka, w Ameryce „na skraju doskonale wyasfaltowanej szosy przystaje sobie wędrowiec i ruchem wzniesionego palca wskazuje kierunek, w którym chciałby pojechać". Amerykanie są uprzejmi i zabierają owych darmowych pasażerów tak daleko, jak daleko prowadzi ich wspólna droga, tam ich wysadzają, a ci dalej wędrują jakiemś spotkanem autem.

Autorka proponuje, by u nas automobiliści zastosowali ten zwyczaj w sposób nieco odmienny. Skarży-

my się na nieprzychylność ludności do aut i małe ich spopularyzowanie. Widzimy nieraz przejeżdżając, ludzi wędrujących piechotą, czy to ze wsi do miasta, czy odwrotnie, czy kogoś spieszącego się na kolej etc. Nie wiele się na tem straci, gdy się zatrzyma i zabierze takiego wędrowca kawałeczek drogi, tak daleko, dopóki drogi będą wspólne.

Temi słowy kończy autorka: „Z pewnością spotka się (automobilista, który to uczyni. Red.) z głęboką wdzięcznością swych przygodnych pasażerów, i choć w drobnej części przyczyni się do zmniejszenia przepaści, dzielącej oba „wrogie obozy".

Automobil-klub Wołyński założony został w dniu 12 ub. m.. Pierwszemu zebraniu przewodniczył wojewoda p. Józefski. Dnia 13 ub. m odbył się spacer członków nowozałożonego klubu prowadzący przez Łuck — Dubno i Krzemieniec, przy licznym udziale.

„Filtry do powietrza". Pismo „Samochód" Nr. 31 omawia ważne bardzo zagadnienie odczyszczania powietrza dopływającego do silnika, którem zainteresowali się fachowcy w ostatnich czasach, badając szybkie zużywanie się części motorów, przyczem stwierdzono szkodliwe działanie domieszek, znajdujących się w stanie sproszkowanym w powietrzu. Zwracamy uwagę na ten artykuł, który za długi jest, byśmy go choć streszczony, powtórzyli.

Katowice organizują w dniu 15 czerwca br. „przepisową jazdę" w mieście, na znak protestu przeciw ustawodawstwu, które pomimo, że przedawnione, obowiązuje nadal na Śląsku. Skutkiem nieuregulowania tej sprawy ustawami naszemi, które tam już miały być dawno wprowadzone, jednak nie są, panuje tam pewnego rodzaju dezorganizacja, naczem cierpią naturalnie, w pierwszym rzędzie, kierowcy. Wzywamy wszystkich do zastosowania się do tego, także i tych kierowców, którzy w tym dniu, tam się znajdą, będąc z poza Śląska.

Należy w tym dniu jechać **najwyżej 15 km. na godzinę,** przed skrzyżowaniem sygnalizować (przepisowo niski ton sygnału), **nie wymijać nikogo nawet fury,** także nie pozwolić się nikomu wyminąć. Każdy kto Was minie, musi być przez Was zanotowany, z podaniem miejscowości, numeru i szybkości oraz czasu.

Zwracamy uwagę, że hasło to, obowiązuje cały Śląsk. Pamiętajcie!

—o—

„FIAT" ma za sobą obecnie parę bardzo ładnych zwycięstw, i tak: model 509 w raidzie Sycylijskim, — model 520 w Indjach, — model 509 w Alpach etc.

W Krakowie — bardzo dobre wyniki uzyskała na „Fiacie" hr. Tarnowska, której wyrobienie sportowe i zrównoważenie imponowało. Wyniki w „Gymkhanie" zawdzięcza p. hr. Tarnowska nietylko swym zaletom, ale i „Fiatowi 509", jednak — należy to jeszcze raz podkreślić „Fiat" zawdzięcza tu wiele na wzajem wspomnianym wyżej zaletom pięknej „kierowniczki".

—o—

Skoro mowa o „gymkhanie" i „raidzie pętlicowym" — musimy zwrócić uwagę czytelników na opis samego raidu, znajdujący się w tym numerze. Raid ten — jak wiadomo — zwyciężył w niesłychanie ciężkich warunkach Dr. Frühling na „Studebakerze", którego precyzyjność była nieprzeciętną miarą wyrobienia sportowego, wysuwającą Go na czoło.

„Wikarówka" w Krakowie. Główny Rynek i Rynek Mały, tworzą razem jakby dwa naczynia klepsydry, połączone ze sobą włoskowatym przejazdem obok wikarówki. Różnica polega na tem, że połączenie to umieszczone jest z boku tych „naczyń", co straszliwie utrudnia „przesypywanie się" pojazdów, zastępujących tu piasek.

Zburzenie tej wikarówki, nie przedstawiającej żadnej wartości, było projektem dojrzałym — jak się zdawało — do realizacji. Poza rozwiązaniem kwestji ruchu i zapobiegnięciem niebezpieczeństwu, zburzenie tej brzydkiej budy przyniosłoby w zysku ogromne upiększenie obu placów. W szczególności Kościół P. Marji zyskałby na dostojności, znalazłby się bowiem w pośrodku wielkiego placu, a nie jak obecnie wstydliwie osłonięty i wciśnięty w kącik.

Przeciwko zgodnym zdaniom uczonych i fachowców wystąpił Prezydent Rolle. Obraził bramę Florjańską, porównując ją z tą „szopą z kamienia", a obawiając się „szału burzenia" (!), przeforsował swój projekt. Oto, u styku wikarówki z 4-ro do 5-cio metrowym „przełykiem", zrobi się „podsienie", mające ułatwiać przejście pieszym a dające widok kierowcom pojazdów. Zaznaczyć należy, że w tym przełyku idą ostrym łukiem dwa szerokie tory tramwajowe.

Tak to sprawdziło się przysłowie, że „każda potwora znajdzie amatora", ale, żeby nim musiał być „Ojciec miasta" — to nie uchodzi.

A kierowcy wychodzą na tem znowu najgorzej, bowiem nikt nigdy nie jest pewnym, czy przeciśnie się żyw tamtędy.

„6-cio cylindrowy Chevrolet" ma już do zanotowania śmiertelny wypadek. Na słynnym „zakręcie Łowickim" rozbił się samochód, prowadzony przez znanego artystę Bodo. W wypadku tym zabity został artysta „Morskiego-Oka" Roland Konopka, zaś artystka Ordyńska poza innemi obrażeniami doznała złamania ręki. Obrażeniom uległ także p. Bodo, którego nowym nabytkiem był „Chevrolet". Wypadek spowodowało zarzucenie wozu przy zbyt szybkiej jeździe.

—o—

Z braku miejsca musimy omówienie całego szeregu spraw odłożyć do następ. Nru. — *Red.*

Rok założenia 1908.



Uszkodzony.

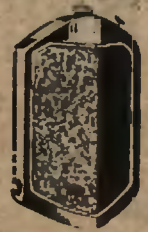
ZAKŁAD BLACHARSKO-MECHANICZNY I SPAWALNIA METALI

B. APPEL

KRAKÓW, UL ŚW. ŁAZARZA L. 11, TEL. 0098.
(obok Collegium Medicum).

Wyrabia chłodnice nowe do samochodów wszelkich typów, jakoteż moderyzuje i naprawia stare. Wykonuje też błotniki, maski i rezerwoary na benzynę, jak również wszelkie roboty w zakres blacharstwa wchodzące.

Rok założenia 1908.
Tak naprawiam każdy chłodnik szybko i dokładnie.



Naprawiony.

SAMOCHODOWA KOMUNIKACJA MIEJSKA

W BIAŁYMSTOKU

Właściciele J. JAGODZINSKI i J. ALEKSANDROWICZ

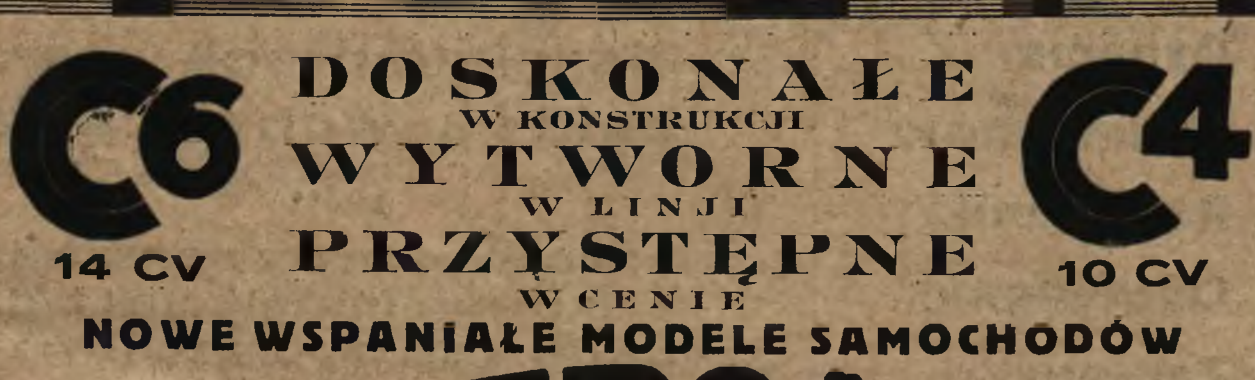
BIAŁYSTOK, UL. KILIŃSKIEGO 6 c.

Utrzymuje przeszło rok czasu regularną komunikację w obrębie miasta Białegostoku przy pomocy 15 samochodów. Wynajem samochodów na wycieczki i inne cele.

Warsztaty mechaniczne — Naprawy samochodów

Jan Rybołycki

Kraków, Kościuszki 49.
(Przy garażu „Meta") Telefon 3720.



C6
14 CV

DOSKONAŁE
W KONSTRUKCJI
WYTWORNE
W LINJI
PRZYSTĘPNE
W CENIE

C4
10 CV

NOWE WSPANIAŁE MODELE SAMOCHODÓW

CITROËN

Generalne przedstawicielstwo:
Warszawa, ul. Wierzbowa l. 6

Lwów, Pasaż Mikolasza
Poznań, ul. Dąbrowskiego 7
Łódź, ul. Piotrkowska 175

KRAKÓW
Wiślna 12, tel. 43-01

Katowice, ul. Piłsudskiego 10
Tarnów, ul. Mościckiego 4
Gdańsk, ul. Vorstadt Graben 49

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7. pod kier. T. Zakulskiego.